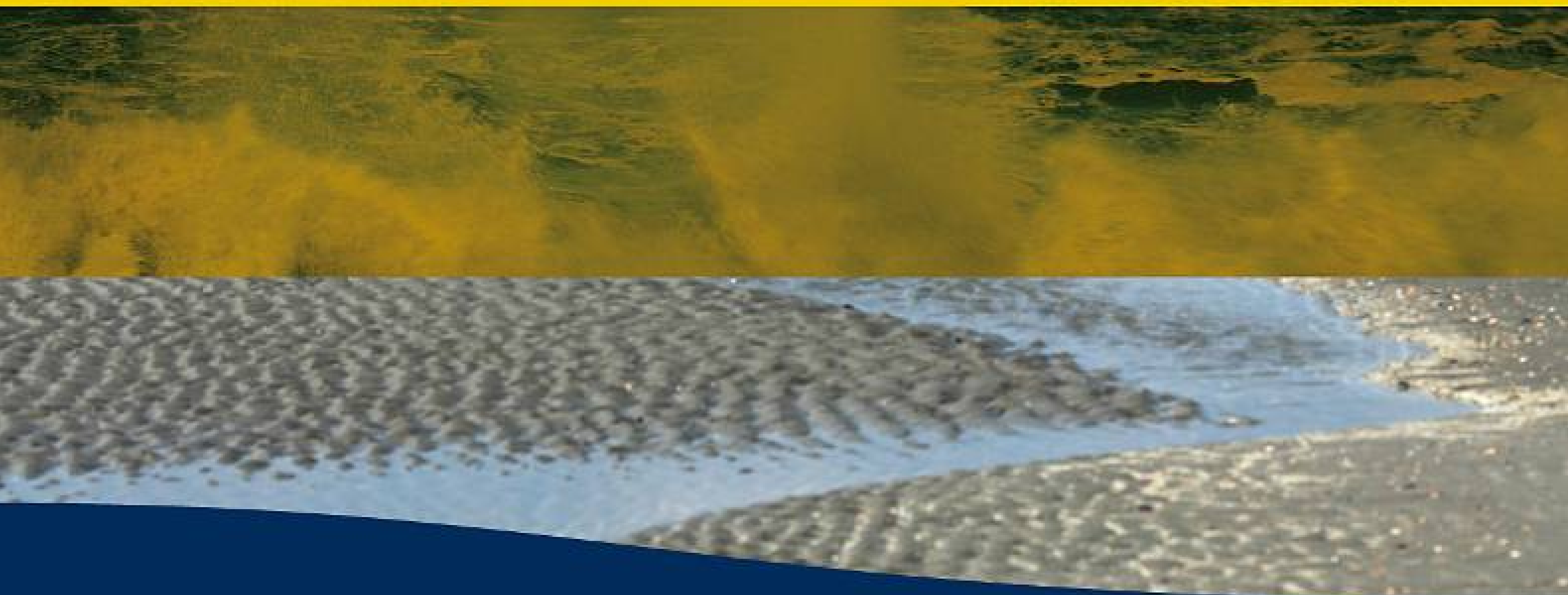


VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 NR. 12

Rapportageperiode juli 2012 – juni 2013



VOORTGANGSRAPPORTAGE PMR PMV2 NR 12
JULI 2012 – JUNI 2013

Auteur	:	F. Hoevenaars
Datum	:	28-08-2013
Kenmerk	:	
Projectonderdeel	:	Projectbeheersing
Opdrachtgever	:	R.A.B. van der Plas
Versie	:	Versie [7.1] 28-08-2013
Classificatie	:	
PBS code	:	01-07-05

Documenthistorie

Versie	Datum	Gewijzigde hoofdstukken	Beschrijving wijzigingen
[3.x]		Alle	Werkconcepten t.b.v. (interne) afstemming
[4.1]	15/7/2013	Alle	Bespreking MT PMV2
[5.1]	15/7/2013	Alle	Goedgekeurd MT MV2 / Bespreking Projectboard
[6.1]	28/8/2013	Alle	Goedgekeurd Projectboard
[7.1]	27/11/2013	Alle	Ter besluitvorming RvC

GOEDKEURING

Hans Smits, voorzitter Projectboard, CEO HbR	
Handtekening:	**Datum goedkeuring:**
René van der Plas, Directeur PMV2	
Handtekening:	**Datum goedkeuring:**
Frank Hoevenaars, Hoofd Projectbeheersing	
Handtekening:	**Datum goedkeuring:**

Inhoud

1 Stand van zaken

Deze voortgangsrapportage (VGR) nr. 12 wordt opgesteld ten behoeve van het PMR, in het kader van de regeling grote projecten ten behoeve van de Tweede Kamer.

Deze rapportage beschrijft op hoofdlijnen de relevante ontwikkelingen en bereikte resultaten van het project Maasvlakte 2, in de periode juli 2012 t/m juni 2013. Het gaat over de voortgang van de uitvoering van de aanleg van Maasvlakte 2 en de daarmee voor het Rijk samenhangende risico's.

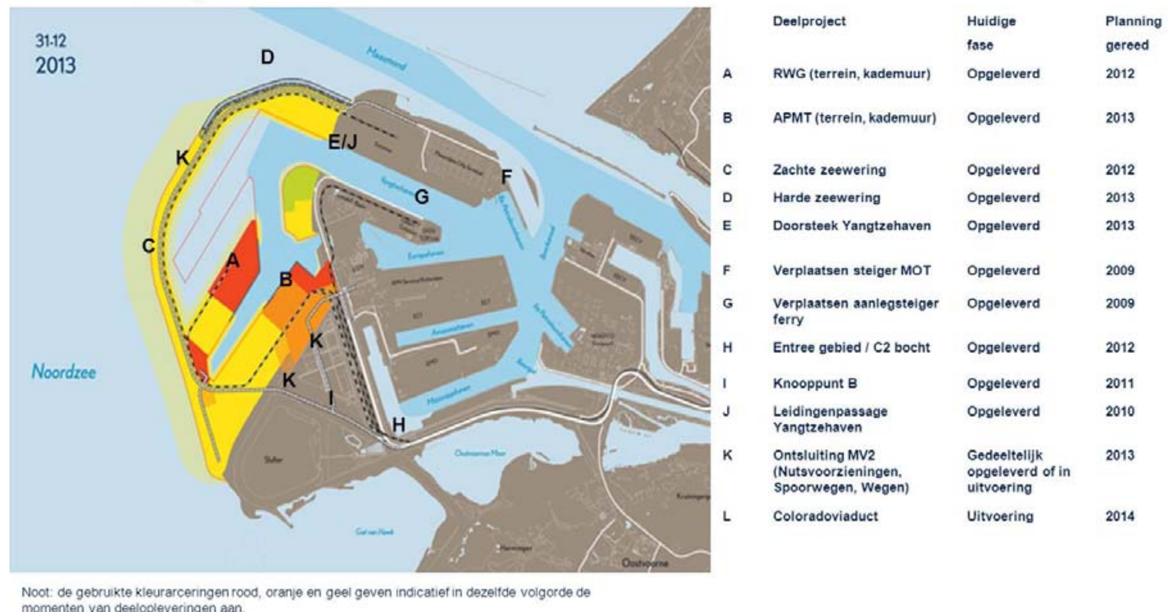
De uitvoeringsplanning is in de rapportageperiode niet gewijzigd. In de rapportageperiode is de status van de spoorlijn MV2 gewijzigd in hoofdspoorweginfrastructuur en is daarmee onderdeel geworden van de ProRail-concessie. Het beheer en onderhoud ervan vallen onder verantwoordelijkheid van ProRail. Dit is een wijziging geweest ten aanzien van de primaire uitgangspunten en voorwaarden zoals afgesproken in de UWO. De UWO is ook hierop aangepast. De risico's voor de realisatie zijn ook in deze rapportageperiode gemiddeld afgenomen. Zie voor de risicomutaties ten opzichte van de vorige rapportageperiode de paragraaf 2.4 Risico's.

Gedurende de afgelopen periode is het Havenbedrijf Rotterdam de marktontwikkelingen steeds nauwlettend blijven volgen. De marktontwikkelingen op langere termijn passen nog steeds binnen de uitgangspunten van de genomen investeringsbeslissing. Maasvlakte 2 is op 22 mei 2013 door de Minister van Infrastructuur & Milieu officieel nautisch geopend. De operationele afspraken met de gecontracteerde klanten (RWG en APMT) voor Maasvlakte 2 zijn voor de aanleg en oplevering van terreinen en kademuren in de eerste fase in 2013 nagekomen. De realisatie van het project Maasvlakte 2 geschiedt per rapportagedatum (30/06/2013) binnen vigerend(e) budget en planning.

In de geldende vergunningsvoorwaarden is het Havenbedrijf Rotterdam de verplichting opgelegd om het Monitoringsplan Aanleg van Maasvlakte 2 ten behoeve van het bevoegd gezag (RWS en EZ) uit te voeren. De daaruit verkregen metinggegevens dienen vervolgens aan het bevoegd gezag voor beoordeling te worden verstrekt. Het door het Rijk vastgestelde Monitoringsplan Aanleg van Maasvlakte 2 (2009-2013) wordt sinds 2009 dan ook door PMV2 uitgevoerd en hierover wordt gerapporteerd aan het bevoegd gezag. De uitvoering van het monitoringsplan verloopt tot dusver volgens plan. De meetresultaten van de afgelopen rapportageperioden geven de verwachting dat de werkelijke effecten binnen de bandbreedte blijven die is voorspeld in het MER.

Hieronder is een overzichtskaart van de belangrijkste deelprojecten voor Aanleg Maasvlakte 2 1e fase:

Figuur 1: Overzichtskaart belangrijkste deelprojecten Aanleg Maasvlakte 2 Eerste fase
Stand juni 2013



	Deelproject	Huidige fase	Planning gereed
A	RWG (terrein, kademuur)	Opgeleverd	2012
B	APMT (terrein, kademuur)	Opgeleverd	2013
C	Zachte zeewering	Opgeleverd	2012
D	Harde zeewering	Opgeleverd	2013
E	Doorsteek Yangtzehaven	Opgeleverd	2013
F	Verplaatsen steiger MOT	Opgeleverd	2009
G	Verplaatsen aanlegsteiger ferry	Opgeleverd	2009
H	Entree gebied / C2 bocht	Opgeleverd	2012
I	Knooppunt B	Opgeleverd	2011
J	Leidingenpassage Yangtzehaven	Opgeleverd	2010
K	Ontsluiting MV2 (Nutsvoorzieningen, Spoorwegen, Wegen)	Gedeeltelijk opgeleverd of in uitvoering	2013
L	Coloradoviaduct	Uitvoering	2014

Noot: de gebruikte kleurarceringen rood, oranje en geel geven indicatief in dezelfde volgorde de momenten van deelopleveringen aan.

Hieronder staan de relevante highlights en/of kritieke milestones in de afgelopen rapportageperiode (zie voor de deelprojecten ook de overzichtskaart hierboven):

- Op 11 juli 2012 gaf Koningin Beatrix het startsein voor het sluiten van de zeewering van Maasvlakte 2. Hiermee werd de open verbinding met de zee gesloten.
- Nadat in mei 2012 het strand (intensieve gedeelte) al gedeeltelijk was opengesteld heeft de volledige openstelling van het strand plaats gehad in oktober 2012.
- Op 19 oktober 2012 is door minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) en wethouder Baljeu (Haven, Verkeer en Regionale economie van Rotterdam) de nieuwe weg langs de zeewering van Maasvlakte 2 geopend. Deze weg geeft toegang tot de bestaande bedrijven in de noordwesthoek van de Maasvlakte en het activiteitenstrand.
- Op 28 oktober is het spoor op de buitencontour in gebruik genomen. Hiermee is de oorspronkelijke verbinding met de Euromax-terminalsporen langs de Europaweg komen te vervallen en werden de Euromax-terminalsporen via de nieuwe aansluiting ontsloten via de zogenaamde Buitencontour.
- In november 2012 is de aannemer gestart met het doorgraven van de Yangtzehaven.
- Het consortium PUMA (Koninklijke Boskalis Westminster N.V. en Van Oord Dredging and Marine Contractors B.V.) heeft op 17 april 2013 de eerste fase van Maasvlakte 2 opgeleverd aan het Havenbedrijf. Vanaf dat moment is ook de geplande instelperiode van de zeewering gestart.
- Op 22 mei 2013 opende minister Schultz van Haegen (Infrastructuur en Milieu) Maasvlakte 2 voor de scheepvaart, waardoor officieel nautische toegang werd verleend voor het nieuwe havengebied.

Tevens onderdeel van de aanleg van de Maasvlakte 2 zijn de werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de ontsluiting van de Maasvlakte 2 en de aansluiting ervan op de bestaande Maasvlakte 1. Dit zijn de zogenaamde interfaceprojecten, te weten onder meer de aanleg en aansluiting van spoor- en weginfrastructuur inclusief verkeersknooppunten, leidingenpassages en nutsvoorzieningen. Deze deelprojecten worden uitgevoerd in het kader van de bereikbaarheid van Maasvlakte 2. De volgende interfaceprojecten zijn tijdens de rapportageperiode afgerond:

- De spoor- en weginfrastructuur bij de C2-bocht (bij het entreegebied van Maasvlakte 1 en 2) zijn nodig voor de ontsluiting van Maasvlakte 2 in de toekomst. Het spoorinfradeel is in juni 2012 gereed gekomen. Het weginfradeel is in oktober 2012 in gebruik genomen. Daarmee werd eveneens het spoor- en wegverkeer over de buitencontour mogelijk gemaakt.
- Het wegenwerk op de Hartelstrook en e overige spoorwerken fase 1 zijn ook in oktober 2012 opgeleverd, enkele restpunten worden in het derde kwartaal van 2013 afgerond

De belangrijkste, nog lopende interfaceprojecten, zijn:

- Realisatie van het Coloradoviaduct op de Europaweg (voorheen onder werknaam knooppunt E genoemd). Dit viaduct is het grootste en tevens meest complexe knooppunt op het grensgebied van Maasvlakte 1 en 2. De geplande oplevering vindt plaats medio 2014.
- Het veiligheidsniveau van het doorgaande spoor op Maasvlakte 2 wordt verhoogd naar ERTMS level 1 Full Supervision. Tevens worden de aansluitingen mogelijk gemaakt voor de spoorse ontsluiting van de klanten RWG en APMT. De geplande oplevering vindt plaats medio 2014.
- De servicehaven in de Prinses Margriethaven wordt ingericht, hiermee worden afmeervoorzieningen voor binnenvaart en nautische dienstverleners op MV2 gerealiseerd. De geplande oplevering vindt plaats medio 2014.

Ter illustratie van de voortgang van de aanleg van de Maasvlakte 2 in de rapportageperiode zijn hieronder enkele (lucht)foto's opgenomen.



Foto: Maasvlakte 2 in aanleg (juni 2012)



Foto: oplevering Maasvlakte 2 (17 april 2013)



Foto: Na startsein van HM Beatrix sluiting Sluitgat (11 juli 2012)



Foto: Sluitgat is gesloten (11 juli 2012)



Foto: Ingebruikname Spoor (oktober 2012)



Foto: Opening Maasvlakteweg (oktober 2012)



Foto: Dijkdoorbraak Yangtzehaven (november 2012)



Foto: Opening Maasvlakte 2 (22 mei 2013)

2 Project beheersaspecten

2.1 Scopewijzigingen

In de rapportageperiode is de status van de spoorlijn MV2 gewijzigd in hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee onderdeel van de ProRail-concessie. Het beheer en onderhoud ervan vallen onder verantwoordelijkheid van ProRail. Dit is een wijziging geweest ten aanzien van de primaire uitgangspunten en voorwaarden zoals afgesproken in de UWO.

2.2 Planning/voortgang

Hieronder worden de belangrijkste mijlpalen vanuit de bouwfase opgenomen.
De realisatie van het project Maasvlakte 2 verloopt conform planning. In mei 2012 is het strand (intensieve deel) gedeeltelijk opengesteld waarna de volledige openstelling in oktober 2012 heeft plaats gehad. Op 11 juli 2012 is de open verbinding met zee via de buitencontour gesloten. Spoor en weg over de buitencontour is in oktober 2012 in gebruik genomen. In november 2012 is de aannemer gestart met het doorgraven van de Yangtzehaven. De oplevering van PUMA heeft op 17 april 2013 plaatsgevonden. Vanaf dat moment is ook de geplande instelperiode van de zeewering gestart. De instelperiode loopt tot 2018 en wordt gevolgd door de onderhoudsperiode. In 2023 eindigt de onderhoudsperiode en vindt de overdracht van de zeewering aan het Rijk plaats. De bouw van de kademuren voor de containerterminal van Rotterdam World Gateway (RWG) en voor de containerterminal van A.P. Moller Maersk Group (APMT) verliep conform planning. Voor RWG zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.250 meter diepzeekade (voor de grote containerschepen) langs de Prinses Amaliahaven en 650 meter barge/feederkade in de Prinses Arianehaven (voor binnenvaart en kleinere containerschepen) op de kop van de terminal. Voor APMT MV2 zijn twee aansluitende kademuren aangelegd: 1.000 meter diepzeekade in Prinses Amaliahaven en 750 barge/feederkade in de Prinses Margriethaven. Op 22 mei 2013 is Maasvlakte 2 officieel nautisch geopend.

2.3 Financiën

In het kader van de UWO is afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam de aanleg van de Maasvlakte 2 (inclusief de zeewering) voor eigen rekening en risico's realiseert. Voor de realisatie van het project krijgt het Havenbedrijf Rotterdam van het Rijk een bijdrage. Tot en met december 2012 zijn alle, in totaal 6 tranches van de rijksbijdrage aan het Havenbedrijf Rotterdam overgemaakt (in mei, juli, september 2011, mei, juli en de laatste in augustus 2012). Hiermee heeft het Rijk aan de UWO-verplichting voldaan.
In het kader van de UWO is tevens afgesproken dat het Havenbedrijf Rotterdam tijdens de realisatie van de zeewering (en de daarop aansluitende instel- en onderhoudsperiode van 10 jaar) tijdelijk verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de zeewering van de Maasvlakte. Conform de gemaakte afspraak zijn beheer en onderhoud van de zeewering tijdelijk door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam overgedragen. Jaarlijks zijn hiervoor vergoedingen door RWS aan het Havenbedrijf Rotterdam verschuldigd.

2.4 Risico's

Relevante mutaties in de afgelopen rapportageperiode

- Op 31 mei 2013 is de Nb-wetvergunning voor de boomkorvisserij in Natura 2000 gebieden, waaronder de Voordelta, verleend. Er zijn in de vergunningsvoorschriften onder meer beperkende voorwaarden opgenomen waaronder er gevist mag worden. Deze zijn ook van toepassing op buitenlandse vaartuigen, in combinatie met aanmeldingsplicht bij het ministerie van EZ. Verwacht wordt dat Greenpeace bezwaar en beroep tegen deze vergunning zal aantekenen.
- Op grond van de overeenkomst luchtkwaliteit uitgevoerde actualisaties van het luchtkwaliteitsonderzoek (effectprognoses) is aangetoond dat, o.a. als gevolg van nieuwe inzichten in de intensiteiten van de binnenvaart, de snelheidsbeperking voor de binnenvaart op de Oude Maas kan vervallen. Hiervoor zijn een wijziging van de overeenkomst Luchtkwaliteit en een wijziging van het bestemmingsplan MV2 opgesteld om in procedure te brengen. De resterende maatregelen worden uitgesteld tot najaar 2014 (ingebruikname terminals).
- Ten aanzien van de strandhuisjes (Hoek van Holland) hebben het Havenbedrijf Rotterdam en de exploitant van de strandhuisjes een vaststellingsovereenkomst bereikt over onder meer de voorwaarden die gesteld moeten worden aan de Nb-wetvergunning voor de strandhuisjes. Daarin is onder meer vastgelegd dat de effecten van de strandhuisjes worden gemonitord en dat indien nodig mitigerende maatregelen worden getroffen. De exploitant heeft in ruil daarvoor zijn beroep tegen het voorlopige aanwijzingsbesluit Spanjaards Duin ingetrokken.
- Ten aanzien van de plannen voor windturbines op de harde zeewering is gebleken dat deze onder voorwaarden inpasbaar zijn zonder belangrijke gebruiksbeperkingen voor MV2. Daartoe is een randvoorwaardelijk kader opgesteld, als uitgangspunt voor het verdere ontwikkeltraject. Wanneer dit kader door Rijk, provincie en gemeente wordt geaccepteerd en HbR en het Rijk de risicoverdeling over het beheer en onderhoud van de harde zeewering zijn overeengekomen zijn windturbines op de harde zeewering geen hoofdrisico meer voor de ontwikkeling van MV2.
- Ten aanzien van de plannen voor windturbines op de zachte zeewering heeft de gemeente het voortouw genomen. Daarbij staan voor Rijk, provincie en gemeente alle opties nog open (binnenzijde en buitenzijde zeewering). Dit blijft vooralsnog een risico voor de ontwikkeling van MV2, vanwege de mogelijke gevolgen voor de leidingenstrook en daarvan afhankelijke inrichtingen en het beheer van de zachte zeewering. Het HbR stel zich op standpunt dat er geen gevolgen mogen zijn ten aanzien van beperkingen voor de exploitatie van het havengebied (overeenkomstig de UWO) en dat dit betekent dat er geen windmolens mogelijk zijn aan de binnenzijde van de zachte zeewering.
- Het risico op verminderde nautische bereikbaarheid als gevolg van gewijzigde stroming is komen te vervallen. Het stromingsbeeld dat is ontstaan na het sluiten van de buitencontour en de doorsteek van de Yangtzehaven wijkt niet af van de voorspellingen en er zijn geen belangrijke nadelige gevolgen ontstaan voor de nautische bereikbaarheid.

Belangrijkste risico's voor de aanlegfase

1. *Handhavingverzoek Greenpeace*

Oorzaak en maatregel: een eerdere weigering tot handhaving van de vergunningsplicht op grond van de Nb-wet voor de boomkorvisserij in de Voordelta is op 8 augustus 2012 door de Raad van State vernietigd. De minister heeft dit handhavingsverzoek opnieuw bij besluit op bezwaar afgewezen, onder verwijzing naar de inmiddels namens de visserijsector ontvangen ontvankelijke vergunningaanvraag.
In het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid heeft de EC positief over deze aanvraag geadviseerd. Greenpeace heeft bezwaar gemaakt tegen de hernieuwde afwijzing van haar handhavingsverzoek.
De genoemde Nb-wet vergunning is op 31 mei 2013 verleend.

Kans en gevolgen: kleine kans op noodzaak van andere of aanvullende natuurcompensatie. Het Rijk is dan hiervoor verantwoordelijk krachtens de UWO. De aanleg van de landaanwinning voor MV2 staat daarbij niet meer ter discussie, de Nb-wetvergunning voor de aanleg is onherroepelijk.

2. *Effectmonitoring uitvoeringsfase levert onverwachte resultaten*

Oorzaak: de effectmonitoring in het kader van het monitoringsplan MEP Aanleg laat zien dat de werkelijke effecten van de aanleg van de Landaanwinning niet groter of anders zijn dan voorspeld in de effectstudies.

Maatregel: niet nodig, effecten zijn niet groter dan voorspeld.

Kans en gevolgen: verwaarloosbaar kleine kans op onverwachte (ongunstiger) gemeten effecten, waardoor extra of andere maatregelen op beperkingen nodig zouden kunnen zijn.

Belangrijkste risico's voor de gebruiksfase

1. *Bereikbaarheid over land*

Oorzaak: de bereikbaarheid over land (achterlandverbinding) kan een beperkende factor voor de planontwikkeling zijn (a) door knelpunten bij de compensatie van de effecten op de luchtkwaliteit, of (b) door achterblijvende capaciteit van de achterlandverbindingen.

Maatregelen:

(a) de in de Overeenkomst Luchtkwaliteit overeengekomen maatregelen en besluiten voor de luchtkwaliteit zijn inmiddels genomen en worden op grond van dezelfde overeenkomst regelmatig geactualiseerd op basis van monitoring. Daarover vindt overleg plaats met partijen van de overeenkomst en de betrokken transportsectoren. Op grond van de zich verbeterende luchtkwaliteit worden geen nieuwe maatregelen verwacht. Uit de resultaten van de in april 2013 uitgevoerde actualisatie is naar voren gekomen dat langs de Oude Maas geen overschrijding van grenswaarden meer wordt verwacht en dat daarmee de snelheidsbeperking voor de binnenvaartop de Oude Maas kan vervallen. Om deze snelheidsbeperking te kunnen laten vervallen is de wijzigingsprocedure voor de aanpassing van de Overeenkomst Luchtkwaliteit en het Bestemmingsplan Maasvlakte gestart.

Daarna wordt het verkeersbesluit voor de Oude Maas ingetrokken. Bij deze wijziging wordt tevens de ingangsdatum voor de maatregelen voor het wegverkeer en de snelheidsmaatregel voor de binnenvaart op het Hartelkanaal en de Nieuwe Maas aangepast aan de daadwerkelijke ingebruikname van de terminals op Maasvlakte 2 (najaar 2014).

Kans en gevolg: Kleine kans dat betreffende wijziging niet wordt doorgevoerd. Als de wijziging niet wordt doorgevoerd heeft dit geen gevolg voor de ontwikkeling van Maasvlakte 2, omdat maatregel pas wordt ingetrokken als alle benodigde procedures met goed gevolg zijn doorlopen.

(b) Het tracébesluit voor de verbreding A15 Maasvlakte – Vaanplein is inmiddels onherroepelijk en de uitvoering is gestart. Daarnaast is een aantal infrastructurele werken in voorbereiding of uitvoering, zoals onder meer de vergroting van de capaciteit van de N57, de verbreding van de Harmsenbrug, de verbreding van de Hartelbrug en de dynamische verkeersmaatregelen rond de A15. Er zijn tot op heden geen belangrijke afwijkende ontwikkelingen. De Calandspoorbrug vormt uit oogpunt van capaciteit en technische levensduur een knelpunt voor de ontwikkeling van het spoorvolume vanaf 2020. De staatssecretaris heeft onlangs een verkenningsstudie opgestart voor mogelijke oplossingen van deze knelpunten.

Kans en gevolg: kleine kans op beperking van de ontwikkeling van MV2 door achterblijvende ontsluitingscapaciteit via het spoor.

2. Nieuwe wet- en regelgeving of nieuwe informatie

Oorzaak: nieuwe wet- en regelgeving, jurisprudentie of informatie kunnen noodzaken tot aanpassingen in het gebruik van Maasvlakte 2 of het treffen van maatregelen daarvoor, dan wel vertraging veroorzaken bij de ingebruikname. De belangrijkste risico's betreffen afwijkende ontwikkelingen op het gebied van luchtkwaliteit (in beginsel voor risico van het Havenbedrijf Rotterdam) en deposities / duincompensatie (in beginsel voor risico van het Rijk).

Maatregelen: de Overeenkomst Luchtkwaliteit Maasvlakte 2 is zodanig opgesteld dat kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen of inzichten in berekeningen. De Overeenkomst NO_X regelt het benodigde instandhoudingsbeheer in Zuid Hollandse Natura 2000duingebieden, in verband met NO_X-deposities.

Kansen en gevolgen: kleine kans op beperkingen of extra kosten in verband met ontwikkelingen in de luchtkwaliteit. Beperkte tot matige kans op afwijkende ontwikkelingen en inzichten omtrent (de effecten van) deposities. Het Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) moet hier uiteindelijk de oplossing voor brengen.

3. Achterblijvende ontwikkeling duincompensatie

Oorzaak: door invloeden van buitenaf of nog onbekende oorzaken zou de ontwikkeling van de duincompensatie achter kunnen blijven. Inmiddels is gebleken dat de ontwikkeling van het oppervlak natte duinvallei door verschillende oorzaken achterblijft, waaronder de aanwezigheid van strandhuisjes.

Maatregelen: om nadelige invloeden van buitenaf te kunnen weren is de duincompensatie in 2011 voorlopig aangewezen als Natura 2000-gebied. Verder zijn er maatregelen genomen om onder meer het uitstuiven van de natte duinvallei te stimuleren en worden er ten aanzien van de strandhuisjes eisen opgenomen in de Nb-wetvergunning die onder andere betrekking hebben op het blijven monitoren van de effecten en indien nodig ook in te grijpen. Tevens zijn deze voorwaarden vastgelegd in de vaststellingsovereenkomst tussen het Havenbedrijf Rotterdam en de exploitant van de strandhuisjes.

Kans en gevolgen: kleine kans dat (meer) extra maatregelen en/of beperkingen nodig zijn. Kleine kans dat de ontwikkeling van MV2 wordt beperkt door achterblijvende duincompensatie. Het rijk is hiervoor verantwoordelijk krachtens de UWO.

4. Windturbines op de buitencontour

Oorzaak: In het Convenant Realisatie Windenergie in de Rotterdamse Haven dat op 5 september 2009 is ondertekend, is de buitencontour van Maasvlakte 2 aangemerkt als geschikte locatie voor windenergie, mits dit geen beperkingen voor de exploitatie van het havengebied veroorzaakt. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft tevens als uitgangspunt gesteld dat windturbines geen nadelig effect mogen hebben op de zeewering.

Maatregelen: in een gezamenlijk traject met verschillende partijen wordt een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden om windturbines op de harde en zachte zeewering te plaatsen. Ten aanzien van de harde zeewering zijn de mogelijkheden inmiddels bekend en vastgelegd in een randvoorwaardelijk kader. Met name de aspecten op het gebied van externe veiligheid, de hoogwaterveiligheid en beheerconsequenties voor de zeewering en de nautische veiligheid zijn hierin meegenomen. Ook is aandacht besteed aan eventuele effecten op beschermde natuur.

Kans en gevolg:

- Ten aanzien van de plannen voor windturbines op de harde zeewering is gebleken dat deze onder voorwaarden inpasbaar zijn zonder belangrijke gebruiksbeperkingen voor MV2. Daartoe is een randvoorwaardelijk kader opgesteld, als uitgangspunt voor het verdere ontwikkeltraject. Wanneer dit kader door rijk, provincie en gemeente wordt geaccepteerd en HbR en het Rijk de risicoverdeling over het beheer en onderhoud van de harde zeewering zijn overeengekomen zijn windturbines op de harde zeewering geen hoofdrisico meer voor de ontwikkeling van MV2.
- Ten aanzien van de plannen voor windturbines op de zachte zeewering heeft de gemeente het voortouw genomen. Daarbij staan voor rijk, provincie en gemeente alle opties nog open (binnenzijde en buitenzijde zeewering). Dit blijft vooralsnog een risico voor de ontwikkeling van MV2, vanwege de mogelijke gevolgen voor de leidingenstrook en daarvan afhankelijke inrichtingen en het beheer van de zachte zeewering. Het HbR stel zich op standpunt dat er geen gevolgen mogen zijn ten aanzien van beperkingen voor de exploitatie van het havengebied (overeenkomstig de UWO) en dat dit betekent dat er geen windmolens mogelijk zijn aan de binnenzijde van de zachte zeewering.

Belangrijkste risico's voor het Rijk

1. Tijdige natuurcompensaties

Over de natuurcompensaties vindt regelmatig overleg plaats tussen de ministeries van EZ en I&M/RWS, de provincie, de gemeente en het HbR. Zowel bij de duincompensatie als de Voordelta is sprake van ontwikkelingen die de effectiviteit van de natuurcompensaties kunnen beïnvloeden. Het Rijk is krachtens de UWO verantwoordelijk voor het (tijdig) functioneren van de natuurcompensaties en dient daartoe zo nodig maatregelen te treffen. Vooralsnog zijn voldoende maatregelen mogelijk om nadelige effecten van de gesignaleerde ontwikkelingen te voorkomen. Eerder is melding gemaakt van de aanwezigheid van strandhuisjes langs de duincompensatie en een enigszins achterblijvende ontwikkeling van de natte duinvallei. In dat verband worden afspraken met de exploitant van nabijgelegen strandhuisjes gemaakt en worden maatregelen getroffen om de ontwikkeling van de natte duinvallei te versnellen.

Voor wat betreft het bodembeschermingsgebied in de Voordelta is geconstateerd dat de beoogde kwaliteitsverbetering nog niet goed zichtbaar is, mogelijk als gevolg van beperkingen in de monitoring. Een andere mogelijke verklaring is dat voor de beoogde ontwikkeling meer tijd nodig is dan aanvankelijk werd verwacht. Er worden drie sporen onderzocht om de kwaliteitsverbetering meer inzichtelijk te maken: 1) een ruimtelijk specifiekere analyse van de monitoringresultaten, 2) een nadere analyse van de mogelijke effecten van de garnalenvisserij en 3) een analyse van de populatieontwikkeling van doelsoorten (predatoren) die van het bodembeschermingsgebied gebruik maken.

Een mogelijke complicatie bij spoor 3 is dat verstoring door recreatie in de Voordelta ook buiten de rustgebieden nadelige effecten kan hebben op de aanwezigheid van doelsoorten, zoals vis- en schelpdier-etende vogels. Immers, recreatie kan er toe leiden dat de rustgebieden in praktijk niet gebruikt worden door de beschermde soorten. De aanwezige aantallen kunnen daardoor negatief worden beïnvloed, wat de onder 3 genoemde analyse zou kunnen verstoren. Ook voor de mogelijke effecten van recreatie kan daarom een meer gerichte analyse nodig blijken. Vooralsnog wordt geconcludeerd dat de op basis van de beschikbare monitoringgegevens en analyses nog geen duidelijke conclusies kunnen worden getrokken over het functioneren van het bodembeschermingsgebied. Voortzetting van de monitoring en aanvullende analyses kunnen daar waarschijnlijk een beter beeld van geven.

2. Nautische bereikbaarheid als gevolg van gewijzigde stroming

De buitencontour is aan het begin van de rapportageperiode gesloten. Hierna heeft ook de doorsteek van de Yangtzehaven in de rapportageperiode plaatsgevonden. Daarbij zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor de nautische bereikbaarheid ontstaan als gevolg van de gewijzigde stromingen. Dit risico komt derhalve te vervallen en zal in de volgende rapportage niet meer vermeld worden.

2.5 Kwaliteitsmanagement / Audit

In aansluiting op het toegekende PRINCE2 Maturity Level 3 (norm 2004) en 5 (norm 2010) in het jaar 2011 (drie jaar geldig) vinden jaarlijks audits plaats om te toetsen of PMV2 nog steeds voldoet aan het toegekende Maturity Level. In maart 2013 heeft deze audit plaatsgevonden en zijn de Maturity Levels wederom bevestigd.

De IAD van het Havenbedrijf Rotterdam voert gedurende het jaar interne audits uit op opzet, bestaan en werking van de Administratieve Organisatie en Interne Control van het project. De uitkomsten van deze audits laten onveranderd zien dat de opzet, bestaan en werking aan de gestelde eisen voldoen.